

Derechos reservados de El Colegio de Sonora, ISSN 0188-7408

El triángulo de oro del
Golfo de California.
Mazatlán, Guaymas y La Paz
en la conformación
de un mercado regional (1848-1910)

Alfonso Guillén Vicente*

A Ignacio Velasco Flores, *in memoriam*

Resumen: El comercio marítimo que apareció en el Golfo de California a finales del siglo XVIII, se afianzó en las primeras décadas del siglo XIX merced a la navegación de altura que tuvo como eje el puerto de San Blas, Nayarit, y al intercambio efectuado por las naves que cubrían los diversos destinos de la región con productos agrícolas y pecuarios. Su despegue definitivo, sin embargo, ocurrió con motivo de la fiebre del oro en California, que permitió el establecimiento de rutas regulares que tocaban los puertos de Guaymas, Mazatlán y La Paz.

El propio desarrollo urbano de estas localidades constituyó un mercado interesante para los buques de

* Universidad Autónoma de Baja California Sur, Área Interdisciplinaria de Ciencias Sociales y Humanidades, Carretera al Sur, Km.5.5, La Paz, Baja California Sur. Tel. (112) 8-08-00. Correo electrónico: aguillen@uabcs.mx

vapor que se movían a lo largo del Pacífico. Los comerciantes locales se hicieron así de un respetable capital que invirtieron en otros sectores productivos de la región, además de fortalecer los lazos establecidos entre ellos.

La entrada del ferrocarril a Sonora en la década de los ochenta del siglo XIX no eclipsó por completo a Guaymas, que por todo el resto de la centuria conservó un papel relevante como centro comercial regional. En la medida que el caballo de hierro abatió sus costos y se acreditó entre los sectores minero e industrial sonorenses y, sobre todo, cuando el Sudpacífico continuó su marcha hacia el Sur, al entrar en Sinaloa, el importante mercado regional del Golfo de California cayó de manera significativa.

Palabras clave: comercio marítimo, navegación de altura, fiebre del oro en California, ferrocarril, comercio en el Mar de Cortez.

Abstract: Maritime trade that emerged in the Gulf of California in the late 18th century consolidated during the first decades of the 19th century thanks to deep-sea navigation, whose axis was the port of San Blas, Nayarit, as well as to trade carried out by the ships transporting agricultural and livestock products to the various destinations of the region. However, it took off once and for all owing to the gold fever in California, which allowed establishing regular routes that called at the ports of Guaymas, Mazatlán y La Paz.

The urban development itself of these localities was a interesting market for the steamships sailing across the Pacific. Local merchants thus obtained a considerable capital which they invested in other productive sectors of the region, as well as strengthening the ties established among them.

The arrival of the railroad in Sonora in the 1880s didn't eclipse Guaymas completely, which played a important role as a regional business center for the rest of the century. As the Iron Horse reduced its costs and gained a good reputation among the Sonora mining and industrial sectors, and, above all, when the South Pacific carried on toward the south, arriving in Sinaloa, the important regional market of the Gulf of California fell significantly.

Key words: sea trade, ocean navigation, California gold fever, railroads, Cortez Sea trade.

Este trabajo se propone destacar la importancia que tuvieron los puertos de Mazatlán, Guaymas y La Paz en la estructuración de un mercado regional, el del Golfo de California, en la segunda mitad del siglo XIX; apuntar los sectores productivos que quedaron vinculados con el comercio marítimo, sin olvidar las relaciones que se establecieron entre los capitales regionales; para finalmente señalar los desequilibrios regionales producidos por la desarticulación de dicho mercado con la entrada del ferrocarril.

A mediados del siglo XIX, la entrada de los buques de vapor en los circuitos comerciales mundiales y la expansión de la frontera oeste norteamericana hasta el Pacífico californiano, con la fiebre del oro, consolidaron de manera definitiva el intercambio marítimo que se había establecido en el Mar de Cortés con la apertura de varios puertos de la región al libre comercio con el exterior. Lo que empezó como una actividad complementaria a la minería y a la pesca de la región, se convirtió con el paso de los primeros lustros del siglo XIX en un floreciente negocio que involucraba por igual mercaderías extranjeras que productos agrícolas y pecuarios regionales.

Ya para 1825, Guaymas aparecía como "el principal puerto mexicano del Pacífico, en cuanto al valor de las mercancías movidas por el comercio costanero o de cabotaje (Gutiérrez, 1995:56). Habilitado como puerto de altura en 1814, se había convertido rápi-

damente en la puerta del estado de Sonora al mundo exterior (Tinker, 1997:139). Mazatlán, declarado puerto de altura en 1820, ya poseía instalaciones con aduana para finales de la década (Carrillo Rojas, 1991:19) y se encontraba a la cabeza de los movimientos de importación y exportación en el Pacífico mexicano (Herrera, 1977:120). La Paz, por su parte, apareció en los mapas a partir de 1825, con el movimiento de goletas que circulaban rumbo a Mazatlán, Guaymas, San Blas y Acapulco (Trejo, 1999:117-118), y se convirtió en el otro vértice del triángulo portuario sobre el que descansaría el vigoroso intercambio regional. Por mar, entonces, se forjaron las rutas por las que circularon mercaderías, hombres e ideas; en parte introducidas legalmente, en parte por la vía del contrabando.

Tanto los bienes como las personas tuvieron como destino, en primera instancia, los mercados urbanos de los tres puertos del Mar de Cortés que aparecieron con vigoroso empuje propiamente en los años treinta del siglo XIX, cuando La Paz "se convertía rápidamente en el principal centro de intercambio comercial de la península y caminaba también a su reconocimiento (...) como principal centro político" (Trejo, 1999:130). Sin embargo, Juan José Gracida (1991:45) apunta como origen del dinamismo del capital comercial regional, la fiebre del oro en California, poco antes de la mitad decimonónica, que aumentó sustancialmente el comercio de Mazatlán, Guaymas y La Paz, "con el puerto de San Francisco, eje y polo de desarrollo provocado por el auge minero".

El comercio por el Golfo de California empezó a despuntar, de hecho, desde finales del siglo XVIII como efecto de la navegación de altura, que dejaba mercaderías extranjeras en San Blas y que después eran distribuidas en Sonora, Sinaloa y Baja California, y del propio intercambio que tenía lugar entre los puertos de ambas costas para surtir la demanda de las diversas localidades del noroeste mexicano (Trejo, 1999:60).

Hay que decir, sin embargo, que el puerto paceño quedó más bien sujeto a los comerciantes guaymenses y mazatlecos, porque desde 1837 hasta 1854 operó como puerto de cabotaje (Trejo, 1999:223-224) y no pudo tener comercio directo con el extranjero, a no ser por el contrabando que arribaba a sus alrededores o se

introducía por la zona de Los Cabos. Las disposiciones de 1856 y 1857 contribuyeron a reforzar esta dependencia, pues se prohibió a los empresarios de La Paz a reexpedir mercancías extranjeras a los demás puertos del Pacífico mexicano y únicamente importar las que iban a ser consumidas en la península (Trejo, 1999:226).

De cualquier forma, el hecho de que los empresarios del puerto de La Paz se convirtieran en los exclusivos intermediarios de las casas comerciales de la contracosta, les permitió prevalecer sobre sus rivales radicados en San José del Cabo, controlar la mayoría de los intercambios que se realizaban en la parte sur de la media península y afianzar su influencia política al interior de la sociedad sudbajacaliforniana (Trejo, 1999:227).

El auge de Mazatlán empezó propiamente a mediados del siglo XIX porque al tráfico normal de las líneas de vapores se agregaron las "navieras norteamericanas que cubrieron especialmente la ruta de la costa del Pacífico" (Herrera, 1977:114), con viajes desde el Cabo de Hornos a San Francisco, y entre este punto y Panamá. Mazatlán parece entonces convertirse en el ombligo de un mercado regional que abarcaba la península bajacaliforniana y por lo menos parte de Sonora, pero también Chihuahua, Durango y Nayarit. Dos factores obraban en tal sentido. El primero, por supuesto, era que el eje del sur sinaloense se había convertido en "una de las bases más importantes del comercio europeo y en menor medida del norteamericano" (Carrillo Rojas, 1991:20). El segundo, derivado de esto, se produjo por el arribo a sus costas de un conjunto de familias extranjeras que harán del comercio su actividad principal, para después atacar otros espacios económicos que los vincularán aún más con otros empresarios del Noroeste de México y el Suroeste norteamericano.

No sabemos si estas cabezas de los troncos familiares que construirían las empresas comerciales más importantes de la región, al llegar a Mazatlán ya poseían capital suficiente para desplegar sus importantes actividades, o si es al amparo de las redes mercantiles que poco a poco empiezan a tejer, como agentes de diversas compañías del exterior, que acumulan una respetable cantidad de efectivo. Destacan, entre otros, los hermanos Melchers, germanos incorporados a Mazatlán a partir de 1847, representantes de "las casas alemanas

Gold Schmidt Sucesores, S. en C. y Heymann Sucesores S. en C." (Román Alarcón, 1991:156), y los también alemanes Wohler y Huthoff, llegados al puerto en 1850 y con nexos con la Giant Powder Co., una empresa de San Francisco, California, que comercializa la pólvora para las minas (Carrillo Rojas, 1991:20).

Otros extranjeros, como los españoles Echeguren y los estadounidenses Felton, arribaron a playas mazatlecas a finales de la década de 1860 y principios de 1870, con el propósito de emprender negocios relacionados con el comercio, la industria y la minería. Arturo Román Alarcón (1991) apunta que "la liquidez que tenían estas casas comerciales les permitió una mayor concentración de capital comercial y control del mercado regional". Pero también, como bien señala Mario Cerutti (1990:153), "en un mismo movimiento, el gran comerciante se sintió capacitado para operar como prestamista a diferentes niveles, como usufructuario de la deuda estatal y de las necesidades de los ejércitos".

Como pago a este apoyo financiero, el capital comercial exigió de los gobiernos locales, muchas veces, la autorización o la libertad para realizar operaciones ilícitas, las que contribuyeron de manera significativa a su consolidación. Esto sucedió tanto en La Paz, particularmente desde la segunda mitad de la década de 1820, cuando según Dení Trejo (1999:120), "la plata peninsular tuvo que salir necesariamente de contrabando" porque no aparecía registrada en los movimientos aduanales, como en Mazatlán, con multitud de operaciones mercantiles que no cubrieron los impuestos correspondientes, entre las que destacan las de 1847, 1852, 1854, 1860 y 1871-1872 (Román Alarcón, 1994:141).

Si bien la participación de estos comerciantes en el financiamiento público disminuyó con la entrada del porfiriato (Román Alarcón, 1991:157), el monto de sus recursos se multiplicó, por lo que enfocaron todos sus esfuerzos a los préstamos a particulares, a cambio de garantías hipotecarias sobre inmuebles urbanos, fincas rústicas y unidades de producción, aun después de que se instalaron las sucursales de las instituciones bancarias nacionales en la región. Gustavo Aguilar y Wilfrido Ibarra (1994:164) han encontrado que para 1898, pasada una década de la inauguración de la sucursal del

Banco Nacional de México en Mazatlán, únicamente se habían realizado seis operaciones bancarias, mientras que los prestamistas particulares habían financiado cuarenta con garantía hipotecaria y operado una veintena de pactos de retroventa. Estas últimas operaciones consistían en que “el vendedor se reservaba el derecho de retraer, es decir, recuperar la propiedad en un plazo que previamente fijaban las dos partes” (López Moreno, 1996).

A veces esto no sucedía, lo que permitía a los comerciantes prestamistas hacerse de inmuebles y/o empresas e incursionar en otras esferas económicas (López, 1996:318). “La actividad prebancaria en Mazatlán —ha escrito Beatriz Rico Alvarez (1996:253)— era realizada por un grupo de personas que tenía el respaldo de sus compañías (...) que aunque su especialización era el comercio, incursionaron en una de las actividades más lucrativas (...) la actividad crediticia, ya que también era uno de los medios más accesibles para incursionar en otras actividades productivas”.

En muchas ocasiones, las casas comerciales participaron como socias en minas e industrias “mediante la constitución de sociedades anónimas, principalmente a partir de 1890” (Román Alarcón, 1991:157). Para incursionar en la minería, al igual que sus congéneres de la colonia en el Noroeste, los empresarios del comercio utilizaron varios caminos. En un primer caso, “facilitaban a los mineros los recursos necesarios en efectivo o en mercancías abriéndoles (sic) una cuenta corriente en sus negocios” (Román Alarcón, 1991:158). Pero también podían optar por comprar acciones de las minas, o bien se echaban a cuestras las tareas de modernización de las instalaciones. En Cosalá, zona aurífera, la principal negociación, “Guadalupe de los Reyes”, fue reorganizada por los comerciantes españoles Echeguren, y hacia 1900 fue reconstituida con aportaciones de los propios Echeguren y de otros socios como la casa alemana Melchers Sucesores (Carrillo Rojas, 1994:46). En Concordia, el consorcio más grande, la Compañía Minera del Pánuco, rica en producción de plata con ley de oro, se constituyó alrededor de 1877 con dineros y bienes de connotados extranjeros avecindados en Mazatlán, como Hernández Mendía y Compañía, Adolfo Bartning y Joaquín Redo. Ya a principios del siglo veinte, otros fondos mineros

vecinos del puerto, como los de los distritos de El Rosario y Mazatlán, también tenían como accionistas a prominentes hombres de negocios del principal puerto mexicano del Pacífico. Por lo que toca a la península bajacaliforniana, todavía en 1913 se podía observar que a cuenta de fondos de Antonio Ruffo registraba ingresos por 5,313, 19,252, y 9,883 dólares oro por concepto de liquidaciones de la Selby Smelting & Lead sobre la entrega de sacos de precipitados de minerales.¹

La acumulación de capital por la compra-venta de mercancías en el mercado regional del Golfo de California, también permitió la puesta en marcha de "un proceso de industrialización de regular importancia en el estado (de Sinaloa), impulsado, sobre todo, por los comerciantes extranjeros asentados en Mazatlán" (Carrillo Rojas, 1991:22). Localizadas principalmente en el mediodía sinaloense, y con un radio de acción que abarcaba el Noroeste mexicano y otras entidades vecinas, florecieron fábricas de cerillos y cervecerías, mueblerías y fabricantes de calzado. Una de las más importantes industrias de la región, la Fundición de Sinaloa, fue modernizada al ser "comprada por la casa comercial Francisco Echeguren, Hermana y Sobrinos (...) en 1885; la otra fue la fábrica textil La Unión, donde esta misma casa fue socia mayoritaria" (Carrillo Rojas, 1991:22).

Con todos estos elementos podemos apreciar que en el Noroeste mexicano de la segunda mitad del siglo XIX se constituyó un verdadero mercado regional, el del Golfo de California. Un mercado en el sentido amplio que sugiere Cerutti (1987:54), cuando dice que éste "no se restringe a señalar el consumo de la población que ingresa en los circuitos monetizados"; ni se queda puramente en la "creciente intensificación de los intercambios". Incluye, además, "la aparición de flujos masivos de trabajo", la "mercantilización de la tierra" y la "construcción, pausada pero compleja, de un mercado de capitales".

La entrada del ferrocarril al Noroeste mexicano, con el tramo de Nogales a Guaymas en la década de 1880, si bien provocó la dismi-

¹ Archivo Histórico "Pablo L. Martínez" (AHPLM), La Paz, Baja California Sur. Libro de Contabilidad de diversos asuntos en el Puerto de La Paz, 1912-1914. 210 pp.

nución de la importancia del puerto sonoreño en la sociedad y la economía regionales, no afectó radicalmente y de una vez por todas el intercambio marítimo. Como indica Tinker Salas (1997:140), la falta de acceso a los mercados del centro del país, por un lado, y lo caro que resultaban el pasaje y la carga ferroviaria en los primeros años, por el otro, permitieron que el futuro de Guaymas no se oscureciera de manera rápida y total. La presencia de otros factores, como la lenta respuesta de los sectores minero y agrícola de Sonora a la entrada del ferrocarril y las fluctuaciones de la economía regional, provocaron que el moderno medio de transporte no despegara en el medio sonoreño sino hasta los primeros años del siglo xx (Tinker Salas, 1997:142).

Por todas estas circunstancias, la presencia del caballo de hierro en el Noroeste mexicano no se sintió sino hasta que penetró en tierras sinaloenses; de tal modo que el intercambio comercial por mar siguió al frente de la economía regional por muchos años.² Esto permitió a las casas comerciales de los puertos del Pacífico mexicano fortalecer su papel en el desarrollo del mercado regional. En los libros de contabilidad paceños, correspondientes a la década de 1910, es posible apreciar, al lado de las cuentas de El Progreso Mining Co., Antonio Ruffo, Emilio R. Peña, Sixto M. Arámburo, Carlos C. Estrada y el Dr. Federico Cota, las operaciones de los empresarios mazatlecos, "Wohler, Bartning, Sucesores", "Francisco Echeguren y Cía., Sucesores", y la Fundición de Sinaloa.³ El principal periódico de Mazatlán de finales del siglo xix El Correo de la Tarde, da cuenta, en su edición del 22 de julio de 1896, de que "el pailebot nacional Adriana, de 130 toneladas, con su capitán Eduardo Labastida, llegó ayer procedente de Isla del Carmen con cargamento de sal para "Bartning, Hermanos y Cía." (Román Alarcón, 1996:191).

² El semanario paceño "Don Clarito", en sus números correspondientes al mes de julio de 1908, reportaba el ingreso a la media península de cargamentos de semillas, maíz y frijol, a bordo de la embarcación sinaloense "El Fortunato". Asimismo, anunciaba la llegada de "un pailebot americano, procedente de San Francisco, California (...) con gran cargamento para la importante casa comercial del señor Antonio Ruffo" (AHPLM, Cajas 472 y 476).

³ AHPLM, Libro de contabilidad ya citado.

En resumen, de estos comerciantes salieron los dineros necesarios para que la minería y la industria del Noroccidente de México empezaran a crecer, a partir de 1850. Durante por lo menos tres décadas, las minas aumentaron su producción, aún a pesar de la caída del precio de la plata, debido a las mejoras tecnológicas realizadas con los capitales provenientes del comercio interior-externo. Por su parte la industria regional pudo abastecer a un creciente número de consumidores de diversos artículos e hizo llegar a los complejos mineros calderas y máquinas de vapor que permitieron incrementar su productividad gracias a la liquidez que le suministraron las casas que comerciaban por todo el Noroeste (Carrillo Rojas, 1994).

Por otro lado, todo este enorme dinamismo permitió engrosar los flujos de trabajadores que iban de las costas y los valles a las minas y viceversa; en tanto que en las ciudades puso en marcha un importante mercado de vivienda y terrenos, que satisfacía la demanda de habitación e instalaciones comerciales y de servicios, y una significativa oferta de servicios públicos (Frías Sarmiento, 1996:278).

Al transcurrir la primera década del siglo xx, todavía parecía que existía un gran mercado regional entre las poblaciones costeras del Noroeste mexicano, en cierto modo protegido porque el intercambio marítimo seguía una lógica invariable con sus rutas y las escalas de los buques. Su dinamismo se retroalimentaba del círculo comercio-minería-industria a escala regional.

Este espacio económico se fue desintegrando en la medida que el Ferrocarril Sudpacífico prosiguió su marcha hacia el sur en la segunda mitad de la primera década del siglo xx. Con él, regiones que no habían sido incorporadas al mercado por estar fuera de las rutas marítimas de pronto cobraron importancia; y otras, que estaban en el trayecto de los vapores pero que se ubicaron al margen de las vías férreas, salieron de los circuitos comerciales o quedaron en una posición sumamente vulnerable. Todo ello en la medida que ya no fue tan redituable, o tan significativo, el volumen de mercancías que se movían por barco, y que el transporte ferroviario se volvía el medio prioritario.⁴

⁴ En la segunda quincena de julio de 1908, el semanario sudpeninsular "Don Clarito" (número 7) anuncia ya que "se trabaja porque el primero del año próximo (1909)

Podemos coincidir con Arturo Santamaría (1996:131) en que a finales del siglo decimonónico y primeros años del xx, Mazatlán era “una de las ciudades del país donde el porfiriato podía presumir de haber alcanzado variados éxitos en su estrategia económica, social y política”. También estamos de acuerdo con él en el paralelismo que establece entre el puerto sinaloense y la ciudad de Monterrey, Nuevo León, de aquellos años, en cuanto al inicio de un proceso de industrialización de características similares. Sin embargo, disentimos con su afirmación de que todo esto fue posible aún cuando el único medio de comunicación importante con el resto del país era el barco de vapor. La posición estratégica del transporte marítimo en el caso mazatleco no era el obstáculo, sino la razón principal de que Mazatlán fuera considerada “la ciudad más importante del Noroeste mexicano, por lo menos, durante las tres primeras partes del siglo xix” (Santamaría, 1996:132).

En la medida que el ferrocarril cruzó los límites de Sonora y Sinaloa, en el segundo lustro de la primera década del siglo xx, el mercado regional del Golfo de California se desarticuló. Mazatlán abortó sus sueños de ser la ciudad regia del Noroeste de México, y Guaymas y La Paz quedaron postradas por un buen periodo de tiempo.

Cabe hacer notar que esta reestructuración de la región se dio también por la expansión del cultivo de nuevos productos agrícolas, aquellos que después capitanearían la economía regional. El azúcar y el tomate requirieron acudir a mercados que ya no podían circunscribirse al ámbito regional. El importante desarrollo de las fuerzas productivas en la agricultura sinaloense y sonoreense, trajo consigo una cantidad tal de productos que no podía ser absorbido totalmente por los consumidores de estas entidades federativas y sus vecinos. La entrada del ferrocarril hasta Nayarit y luego a Jalisco, para conectar con los grandes mercados del centro del país, fue un proceso importante, pero también complementario de estas transformaciones económicas que se operaron en el Noroeste mexicano.

el simpático PRECURSOR extienda su carrera a Topolobambo(...) cosa que nos acercará a los ferrocarriles que construye Poderoso Don Dinero en el vecino estado de Sinaloa.” (AHPLM, caja 472).

Los cambios que aquí señalamos tienen que ver con el peso y la orientación del capital extranjero en el ámbito regional, sus efectos espaciales y sus consecuencias sociales. Para la década de 1910, empiezan a existir nuevos destinos para las inversiones y otras dimensiones para los mercados, de tal forma que la expansión territorial del capital foráneo tiende a reforzar su supremacía al interior de las subregiones ya estructuradas y contribuye a crear otros espacios para su reproducción. "Después de terminar la línea del Sudpacífico de Guaymas a Mazatlán —ha escrito Lamas Lizárraga (1996:342)— el valor de las tierras ubicadas en las márgenes de los ríos y a las orillas de las vías aumentó rápidamente, y las compañías americanas de irrigación procedieron a incrementar el rendimiento y la diversificación de los cultivos en los valles del Fuerte y Culiacán".

El interés del inversionista extranjero por desarrollar cultivos agrícolas hasta entonces marginales en la región, va a tener similares efectos en la geografía económica noroccidental mexicana al auge que experimentan los minerales industriales en el propio Noroeste mexicano. Se dinamizan subregiones que hasta entonces permanecían aletargadas o que simplemente no existían (González Cruz, 1997). Nacen al mercado mundial el norte sinaloense y el espacio mulegino, y otras zonas, como el Mar de Cortés, van a quedar paralizadas por largo tiempo, hasta que otros productos y servicios salidos de sus bellas aguas y sus contornos de ensueño seduzcan a los inversionistas extranjeros.

Recibido en junio de 2000
Revisado en octubre de 2000

Bibliografía

Aguilar, Gustavo y Wilfrido Ibarra (1994), "El crédito prebancario en Sinaloa, 1878-1898", en Guillermo Ibarra y Ana Luz Ruelas (comps.), *Contribuciones a la historia del noroccidente mexicano*, Culiacán, Universidad Autónoma de Sinaloa.

Carrillo Rojas, Arturo (1991), "Los principales vínculos económicos entre Sinaloa y los Estados Unidos durante el Porfiriato", en Gilberto López Alanís (comp.), *El porfiriato en Sinaloa*, DIFOCUR, Culiacán.

_____ (1994), "Sinaloa, minería y empresarios (1900-1910)", en Guillermo Ibarra y Ana Luz Ruelas (comps.), *Contribuciones a la historia del Noroccidente mexicano*, Culiacán, Universidad Autónoma de Sinaloa.

Cerutti, Mario (1987), "El gran norte oriental y la formación del mercado nacional en México a finales del siglo XIX", *Siglo XIX, Revista de Historia*, año II, no. 4, julio-diciembre.

_____ (1990), "Producción capitalista y articulación del empresariado en Monterrey (1890-1910)", *Siglo XIX, Revista de Historia*, año V, no. 9, enero-junio.

Frías Sarmiento, Eduardo (1996), "Empresas y alumbrado eléctrico en Mazatlán: 1896-1904", en Jorge Verdugo y Víctor A. Miguel (comps.), *Historia y región. Memoria del X Congreso de Historia Regional de Sinaloa*, Culiacán, Universidad Autónoma de Sinaloa, Facultad de Historia.

González Cruz, Edith (1997), *La compañía El Boleo: su impacto económico y político en la municipalidad de Mulegé (1885-1918)*, tesis de Maestría en Historia Regional, Universidad Autónoma de Baja California Sur.

Guerra, Francois Xavier (1985), *México: del Antiguo Régimen a la Revolución*, Tomo II, México, Fondo de Cultura Económica.

Gracida, Juan José (1991), "La formación de las regiones en el Noroeste", en G. López Alanís (comp.), *El porfiriato en Sinaloa*, Culiacán, DIFOCUR.

Herrera Canales, Inés (1977), *El comercio exterior de México, 1821-1875*, México, El Colegio de México.

Gutiérrez, Edgar O. (1995), "Comerciantes marítimos del Noroeste de México (1810-1835)", en *Siglo XIX, Cuadernos de Historia*, Año v, no. 13, septiembre-diciembre.

Lamas Lizárraga, Mario Alberto (1996), "El Ferrocarril Sudpacífico y el cultivo del tomate en Sinaloa, 1905-1917", en Jorge Verdugo y Víctor A. Miguel (comps.), *Historia y región. Memoria del x Congreso de Historia Regional de Sinaloa*, Culiacán, Universidad Autónoma de Sinaloa, Facultad de Historia.

López López, María de Jesús (1996), "Los propietarios urbanos en Mazatlán: el caso de Luis B. Canobbio (1900-1911)", en Verdugo y Miguel (comps.), *Historia y región*, Culiacán, UAS.

López Moreno, Eduardo (1996), *La vivienda social: una historia*, México, Universidad de Guadalajara, Universidad Católica de Lovaina, ORSTOM, Red Nacional de Investigación Urbana.

Rico Álvarez, Beatriz (1996), "Apuntes sobre la actividad prebanca-ria en Mazatlán, 1850-1870", en Jorge Verdugo y Víctor A. Miguel (comps.), *Historia y región. Memoria del x Congreso de Historia Regional de Sinaloa*, Culiacán, Universidad Autónoma de Sinaloa, Facultad de Historia.

Román Alarcón, Rigoberto Arturo (1991), "La participación de los comerciantes extranjeros de Mazatlán en la economía regional, 1877-1910", en López Alanís (comp.), *El Porfiriato en Sinaloa*, Culiacán, DIFOCUR.

_____ (1994), "El contrabando de mercancías por Mazatlán (1871-1872)", en Ibarra y Ruelas (comps.), *Contribuciones a la historia del Noroccidente de México*, Culiacán, Universidad Autónoma de Sinaloa.

_____ (1996), "El Correo de la Tarde, espejo del Mazatlán porfirista", en Jorge Verdugo y Víctor A. Miguel (comps.), *Historia y*

región. Memoria del x Congreso de Historia Regional de Sinaloa, Culiacán, Universidad Autónoma de Sinaloa, Facultad de Historia.

Santamaría, Arturo (1996), "Historia de un despojo cultural", en Jorge Verdugo y Víctor A. Miguel (comp.), Historia y región. Memoria del x Congreso de Historia Regional de Sinaloa, Culiacán, Universidad Autónoma de Sinaloa, Facultad de Historia.

Tinker Salas, Miguel (1997), *In the Shadows of the Eagles. Sonora and the Transformation of the Border during the Porfiriato*, Berkeley y Los Angeles, University of California Press, 347 pp.

Trejo Barajas, Dení (1999). *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 293 pp.

